

Saab 9-5 Aero Wagon 2002–05

NEVS-brevet fredag 11 januari

1. **Världens första test av nya Volvo S60**
2. **Peugeot på gång med småsuven 1008**
3. **Provkörning av BMW 320d**
4. **Mercedes B 220 d**
5. **Prov: Seat Tarraco är märkets nya familjesuv – till bra pris**
6. **Tesla bryter mark på första fabriken utanför USA**
7. **Så lyser du upp vintermörkret – välj rätt strålkastare och glödlampor**
8. **Volvo-bygget gjorde Mathias känd**
9. **På patrull!**
10. **Grattis Zündapp Janus!**
11. **Framhjulsdriven formelbil**
12. **Världens snabbaste biltvätt utförd av 94-åring**
13. **Fredagsfilmen: Njut av en 2 500 hk stark Hemi-V8 i en Toyota ”Wasabi” Supra**
14. **Bilskolan för barn 1957**

ALLT OM BILAR

1. Världens första test av nya Volvo S60

Jan-Erik Berggren, 18 okt 2018, 06:00

LOS ANGELES. Nya Volvo är komplett. Nya S60 är examen för Volvos duktiga ingenjörer och utvecklingsteam. Det är Volvo S60 Polestar Engineering som är grädden på moset, körsbäret på tårtan. Och det känns, det känns i varje millimeter av styrningen och varje svar från bilens känsliga drivlina och chassi. Det är nya Volvo S60 som fulländar hela SPA-plattformen.



Vi är i ett soligt Los Angeles och det känns lite väl långt borta. Långt bort från de kinesiska ägare som köpte Volvo från Ford och gav grönt ljus för de nya plattformarna SPA och CMA.

Väldigt långt från dåvarande utvecklingschefen Peter Mertens, i dag på Audi, designchefen Thomas Ingenlath i dag på Polestar, och vd Stefan Jacobi. Jag har förstått att det var många tuffa beslut på kontoren i Torslanda och många beslutsfattare som skulle övertalas.

Jag har kört och sett den bil som övertygade Mertens och gänget om SPA-plattformens fördelar. Bilens som visade att det var smart att göra exakt den här hjulupphängningen, den här lösningen i bak- och framaxel.

SPA-plattformen är i sig ett stycke svensk industrihistoria och jag hoppas och tror att den bok som min förre kollega Håkan Matson skriver om Volvo har ett långt kapitel om hur, var, när och varför det blev som det blev.

LÄS MER: Världspremiär – här är nya Volvo S60

Det började med XC90

Volvos strategi blev att börja med de allra största och dyraste bilarna för att snabbt tjäna ihop investerat kapital. Det fick bli från XC90 ner till S60.

Därför står vi nu examensklädda på en parkering till hotellet Shutters on the Becah i Santa Monica, Los Angeles, Kalifornien, USA. En parkering med en rad S60-bilar.



De som tittade i spåkulan för fem år sedan förutsåg inte Donald Trump eller det handelskrig som nu får S60-fabriken i South Carolina att redan behöva en lätt ombyggnad för att klara även XC60-bilar.

Jag tror heller inte att någon spådam såg att hybrider skulle vara den allra hetaste drivlinan. Men så blev det och därför är vi allra mest nyfikna på S60 T8 Polestar Engineered – värstingbilen som tack vare elmotorn ger över 400 hästkrafter.

Jag har kört många prestandabilar från märken som Mercedes, Jaguar, Audi och BMW och förstås hela Volvos modellprogram. I Los Angeles finns förutom S60 T8 även en T6 med fyrhjulsdrift. Skillnaden sitter i bromsarna, hjulen, fjädringen, motorstyrningen.

Fler Polestarbilar

Polestar Engineered debuterar på S60 men ska erbjudas även på XC60 och V60 från och med nästa år.

De öppna hjulen ska inte bara väga så lite som möjligt, de ska också visa upp de nya Brembobromsarna med en Polestarsignifikativ färg. Andra designskillnader är Polestar-emblemen, det speciella avgassystemet i svart krom och gula säkerhetsbälten. Både bromsok och bromsskivor har byggts för att klara mer påfrestning.

Nya fjädringskomponenter från Öhlins delas med nya elhybriden Polestar 1 och ska ge sportiga köregenskaper utan avkall på komforten. Motorstyrningen ska ge mer krut från den fyrcylindriga motorn som arbetar tillsammans med elmotorn. Jag tycker verkligen att Öhlin-dämparna tillför något. S60 Polestar ligger väldigt bra på vägen, oavsett underlag. Det är fast men inte stötigt, sportigt men också bekvämt. Öhlindämparna är kanske det jag gillar allra mest med S60 Polestar Engineered.

De S60-bilar som ska säljas i Sverige börjar byggas i fabriken i USA i början av 2019. Till att börja med säljs modellen T5, framhjulsdriven och med automatlåda.

I maj 2019 börjar produktionen av bilarna för modellår 2020 och då kompletteras T5 med flera bensinalternativ och de två laddhybriderna T6 och T8, samma T6 som vi precis testkört i V60. Som vi tidigare skrivit kommer S60 inte att få någon dieselmotor.

LÄS MER: Håkan Samuelsson: ”Många ifrågasätter vad Volvo har i USA att göra”



Dyr bil

Priser för Sverige och Europa har Volvo inte räknat ut ännu men vi gissar att priserna kommer att vara i paritet med de för V60, beroende på motoralternativ. Räkna också med ett saftigt tillägg för Polestar Engineered.

Los Angeles möter oss med allra bästa väder. Soligt och lagom höstvarmt. Och det räcker att spendera 30 minuter i en Uber på väg från Dodger Stadium för att inse att Volvo bara måste finnas i USA med en S60. Här vimlar det av mellanstora sedaner – gärna med attityd.

Historiskt är S60 Volvos fjärde mest sålda bil med totalt drygt 1,1 miljoner byggda. I Sverige har det hittills sålts drygt 65 000 S60 och allra populärast var den första generationen av de två som vi hittills fått se.

Ni som läst mitt test av den senaste V60-hybriden minns att jag klagade lite på ett högfrekvent ljud. Samma ljud finns i S60 T8 och det är irriterande. Det dyker upp när motorn belastas och enligt Volvos ingenjörer kan det ha att göra med laddning av batteriet från någon av drivaxlarna. Det borde trimmas bort eller isoleras för det är störande och det får S60 Polestar att låta lite som ett flygplan.

Är det växellådan?

Under testmilen runt Malibu och Mulholland upptäcker jag en sak till som känns märklig. Vid inbromsningar där jag dels använder bromspedalen men också motorbromsen tycks bilen rulla frihjul, den liksom tappar motorbromsen vid cirka 40-50 km/tim.

Volvos ingenjörer spekulerar i om det kan bero på drive-by-wire-bromsarna och hur det systemet arbetar tillsammans med energiåtervinningen. En annan teori är växellådan. Hur som – det ger en lite speciell känsla när jag motorbromsar ner från 90 km/tim till kanske 40 för att svänga.

Ljudet och frihjulskänslan vid inbromsning är egentligen petitesser. Jag njuter verkligen av responsen från motor och styrning i Powerläget då jag tycker att S60 Polestar Engineered fungerar allra bäst. Inte för att jag behöver köra snabbt utan för att det i det läget går att köra bilen mjukt men kraften finns där exakt så som jag vill ha den – och när.

Volvo S60 Polestar Engineered är examen för Volvos utvecklingsteam och gänget bakom SPA-plattformen.

Och det finns bara ett slutbetyg att ge efter champagnefrukosten och utspringet i Torslanda: MVG.



Köregenskaper 

S60 drar nytta av den nya styrväxel som Volvo monterade redan i V60 och trots att laddhybriden är tyngre är styrningen fortsatt direkt, följsam och exakt. Jag provocerar verkligen bilen i de snabba kurvorna men helt utan överraskningar. I vardagskörning är den, precis som V60, lite tung om jag ska vara petig. Volvos bästa styrning hittar du fortsatt i XC60 men det är imponerande att den här tunga bilen kan uppträda så exakt och lätt på vägen. Öhlindämparna får det att väga över till fem getingar. Så fina, så mjuka och fasta.



Säkerhet

Det är samma säkerhetsnivå som V60 och XC40 – det vill säga det allra senaste Volvo färdigställt. Autobroms bakåt, bilen upptäcker cyklister, fotgängare och stora djur och den där nätta bromsimpulsen som väcker föraren vid en eventuell fara. Volvo har uppdaterat Pilot Assist som nu är riktigt mjuk och fin. Utan Pilot Assist påverkas inte styrningen alls – det tackar jag för.



Design

Att bygga prestandavarianter av sina vanliga bilar är en balansgång. Volvo har valt vägen lagom med få men tydliga detaljer i designen både på in- och utsidan. Stort plus för de snygga bältena och för de magiskt fina hjulen. Jag är inte en sån som går igång på fälgar men jag gillar verkligen Volvos öppna hjul där det går att se de vackra bromsoken från Brembo. Kanske är jag skadad från motorcykeltiden då bromsok och skivor var en så viktig detalj.



Komfort

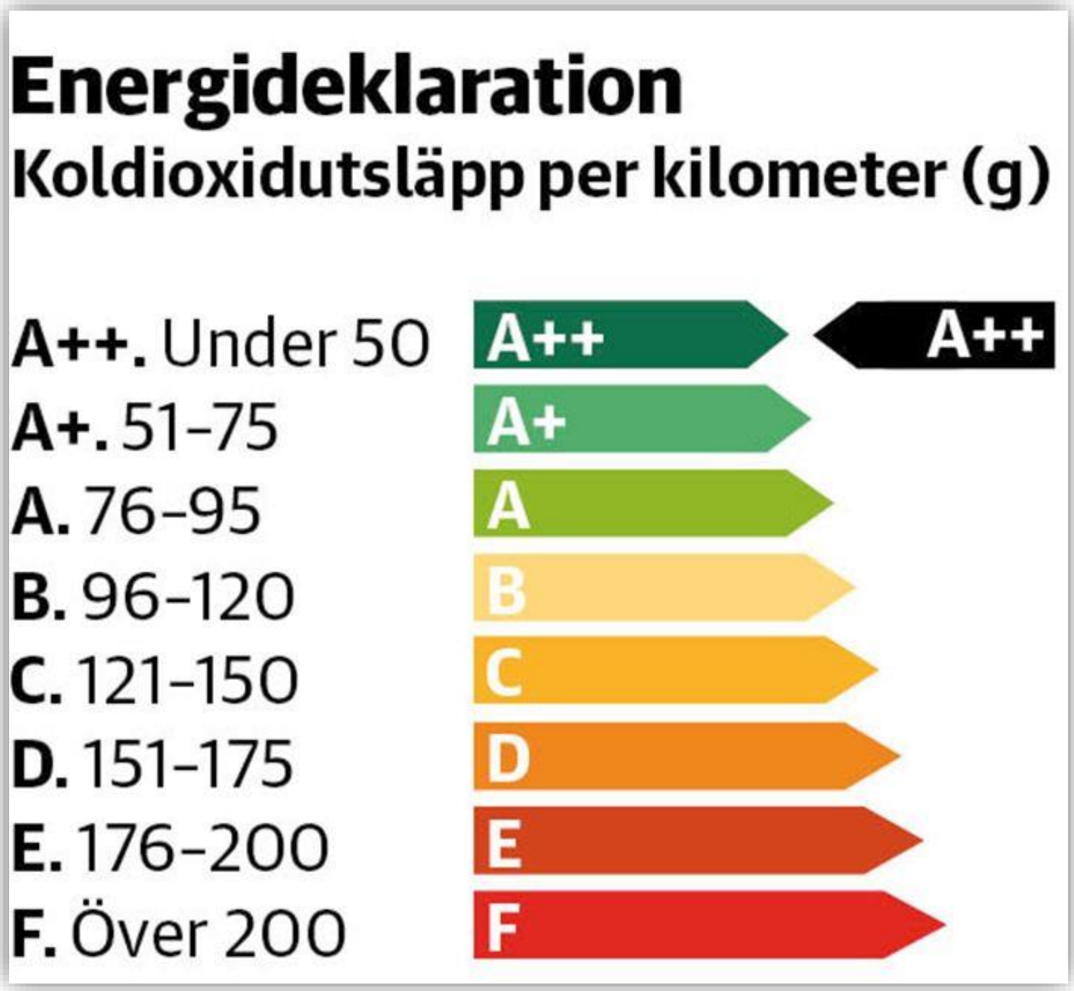
Det högfrekventa ljudet från drivlinan irriterar – verkligen. Bortser jag från exakt det ljudet är det väldigt isolerat från vägljud och vindbrus. Jag gillar också Volvos stolar som ger ett bra stöd. Förarplatsen är verkligen välkomponerad och bekväm. Jag börjar komma överens med den stora bildskärmen – eller rättare sagt, jag använder den inte alls eftersom jag mest ställer in de olika körprogrammen och sen har full koncentration på vägen.



Ekonomi 

S60 Polestar Engineered är en dyr leksak. Och trots miljöbonusar och låg förbrukning så kommer det här att gräva djupa hål i plånboken. Det är viktigt för Volvo att ha en sån här modell på flera marknader men jag tror inte att det kommer att vara en speciellt bra affär för den som köper bilen. Du måste verkligen uppskatta att sticka ut som Volvoägare för att vara nöjd med det här köpet. Volvo hade behövt nå fem mil på el för att bli en så kallad miljöbil i Kina. Nu fattas det fem ynka kilometer. Det borde ha gått att ordna.

Totalt: 20 (25)



Med sina 44 gram i koldioxidutsläpp hamnar Volvo S60 T8 på bästa/lägsta nivå – A++.

VOLVO S60 T8 POLESTAR ENGINEERED

Miljö	
Koldioxidutsläpp:	44 gram/km.
Bensinförbrukning:	1,9 liter/100 km.
Miljöförmåner:	Ja, klimatbonus, 23 328 kronor.
Ekonomi	
Pris:	pris för Sverige ej klart. Vi gissar på cirka 700 000 kronor för Polestar Engineered.
Årlig fordonsskatt:	360 kronor.
Bränslekostnad 2 000 mil/år:	6 080 kronor (bensin).
Servicekostnad 3 år/6 000 mil:	ännu inte fastställt.
Garantier:	Nybil 2 år/10 000 mil, vagnskada 3 år, genomrostskydd 12 år, service 1 år, assistans 1 år efter service på Volvo-verkstad upp till 10 år.
Teknik	
Motor:	Fyra cylindrar, 2,0 liter, 318 hk vid 5 800 varv/min, 430 Nm vid 4 500 varv/min.
Elmotor:	87 hk, 240 Nm. Kombinerad effekt: 405 hk, 670 Nm.
Drivning:	Fyrhjulsdrift.
Växellåda:	Automat. åttastegad.
Batteri:	10,4 kWh.
Räckvidd på el:	upp till 45 km.
Acceleration 0–100 km/tim:	4,5 sekunder.
Toppfart:	250 km/tim.

Mått/vikt	
Längd/bredd/höjd:	476/204/143 centimeter.
Bagagevolym:	Cirka 392, 442 liter inklusive under golvet.
Tjänstevikt:	2 020 kilo.
Maximal släpvagnsvikt:	2 000 kilo.

Betyg del för del

Köregenskaper	5
Säkerhet	5
Design	4
Komfort	3
Ekonomi	3
Totalbetyg =	**20 av 25**

Plus
Snygg design
Öhlin-dämparna
Minus
Räckvidd på el
Dyr
Högfrekvent ljud

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Peugeot på gång med småsuven 1008

Mattias Rabe

7 januari 2019

Det är över ett år sedan vi senast såg Peugeots mula föreställandes en ny, liten suv. Nu är den ute på rull igen vilket får oss att tro att en lansering är ganska nära förestående.



En Peugeot 208 som rullar förbi höjer inte på några ögonbryn, däremot en 208 med rejäla skärmbreddare och med utrymme under bilen som möjliggör ålning medelst hasning. Vår spionfotograf har plåtat just en sådan 208. Det ger oss möjligheten att i lugn och ro spana in olikheterna med en vanlig 208, och som är så många att vi kan slå fast att i detta fall handlar det om en mula. Med mula menas kaross från en befintlig bil som döljer något helt annat undertill. När allt är testat och klart blir det en annan kaross som kröner underredet.

De breda plastskärmarna är ett tydligt tecken på att spårvidden blir bredare än 208, något som kan vara bra när det gäller högbyggda fordon. För högbyggt blir det, det syns på markfrigången som vi redan nämnt.

En annan detalj som fångar vårt intresse är C-stolparna. Dessa är minst dubbelt så breda i jämförelse med samma takstolpar hos en normal 208. Det betyder att bilen är förlängd vilket också avslöjar att bilen har längre axelavstånd än 208:ans 253,8 centimeter och därmed också längre än suven 2008:s axelavstånd som är detsamma som på 208.



Just [Peugeot 2008], som alltså baseras på 208, är för övrigt en ganska gammal modell, inte minst i jämförelse med märkets andra suvar 3008 och 5008. Den introducerades redan 2013 och är förmodligen på väg bort för att ersättas med bilen vi ser på bilderna här. Att ha två små suvar/crossovers i näst intill samma storlek vore smått huvudlöst.

Någon liten bil för terrängen à la Suzuki Jimny kan vi sannolikt inte se fram emot, Peugeots lilla suv lär bli framhjulsdriven och ingenting annat, precis som övriga Peugeot-suvar. Däremot kommer motorpaletten att bli ganska väl tilltagen med både bensin- och dieselmotorer, förmodligen trecylindrigt för hela slanten.

Det ryktas att modellbeteckningen blir 1008, en siffra fransmännen ännu inte satt tänderna i trots att 1007:an gick i graven för tio år sedan. På en bilsalong någon gång under året får vi svaret på frågan om beteckningen samt svaren på många andra frågor.



GALLERI
Spionbilder på liten Peugeot-suv (1008)
10 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Provkörning av BMW 320d

Erik Wedberg 6 januari 2019

En helt ny generation BMW 3-serie är här och till mångas glädje är den sportigare och körgladare än på länge. Men har jakten på sportigheten gått ut över användbarheten?



Innan jag får köra iväg bara måste jag prova den personliga assistenten, det är BMW:s tekniker på plats väldigt noga med. Nya BMW 3-serieär nämligen begåvad med en så kallad personlig assistent som liknar Apples Siri och Google Assistant och man får dennes uppmärksamhet genom att säga ”Hej BMW” till bilen. Sedan är det bara att ge ett kommando.

Man kan be assistenten om hjälp med det mesta, till exempel att ringa samtal eller kontrollera oljenivån. Det första jag gör är dock att byta namn på assistenten, man kan ge den vilket namn som helst i stället för BMW. Jag döper den till Giulia och kör iväg.

Giulia är ett namn som väcker en del stridslystnad i BMW:s ögon. 3-serie har under många år suttit på tronen och kallat sig den mest körglada sportsedanen i mellanklassen, men så kom Alfa Romeo Giulia med sin hypernervösa styrning, snärtiga motorer och förföriska former. Plötsligt framstod BMW 3-serie som mjuk och bekväm. En försiktig Angela Merkel mot Alfa Romeos buffliga Silvio Berlusconi. Det vill BMW att det ska bli ändring på nu.

Den nya generationen 3-serie som kallas G20utlovas vara mycket sportigare än föregångaren F30. Och det märks direkt. Rattkringlan är på sedvanligt BMW-manér nästan falukorvstjock, men nu märks en helt annan nerv. Känslan är lagom tung och utväxlingen direkt, framhjulen tar styrning så fort man vrider bara en aning på ratten. Nya trean vill verkligen svänga! Och den är bra på det. Framhjulen greppar hårt i asfalten och det märks inga tendenser till understyrning när hastigheten i de riktigt snäva hårnålskurvorna här utanför Faro i Portugal blir lite för hög. Snarare märks en lätt men trygg och lättkontrollerad överstyrning.

BMW tycks verkligen ha bestämt sig för att det här ska vara den sportigaste bilen i mellanklassen. Det har hänt mycket med 3-serien, även om det inte syns direkt. Närmar man sig den framifrån ser den ut ungefär som föregående generation med lite större njurar, mer krom och lätt omstukade strålkastare. Närmar man sig den bakifrån ser den mest ut som en Lexus tack vare, eller kanske på grund av, bakluckans skärning och de mörkt rökta bakljusen med L-signaturer som BMW vill påstå är inspirerade av tidigare generationer 7-serie, men som mest för tankarna till Lexus GS.



Till skillnad från de flesta konkurrenter har 3-serie dubbla avgasutblås som faktiskt sitter ihop med avgassystemet.

Nåväl, mellan strålkastarna och bakljusen finns en bil som är lite större än föregångaren på alla ledder och som byggs på BMW:s modulära CLAR-plattform. Grunden är alltså den samma som för 5-serie, och alla större BMW-modeller för den delen. Det här är BMW:s motsvarighet till Volvos SPA-plattform. Den nya konstruktionen är upp till 55 kg lättare än den gamla och det i kombination med lägre tyngdpunkt och bredare spårvidd bidrar stort till bättre köregenskaper.

Avståndet mellan framhjulen är hela 4,3 cm större än på föregångaren och bak har spårvidden ökat med 2,1 cm. Samtidigt är axelavståndet 4,1 cm längre och hela bilen är totalt 7,6 cm längre än tidigare. För innerutrymmena innebär de nya måtten inga förändringar, baksätet är ungefär lika halvtrångt som i utgående F30-modellen och bagageutrymmet i sedanmodellen rymmer exakt lika många lådliter som i föregångaren.

Nej, BMW:s fokus i utvecklingen har legat på köregenskaper snarare än innerutrymmen. Och på förarmiljön! Här har det nämligen hänt grejer. Den som brukar klaga på att BMW:s förarmiljöer har sett likadana ut och fungerat på samma sätt i många år får sluta nu. Nu kan det i stället vara läge att klaga på att BMW har kastat ut för mycket av det gamla. Mätarklustret framför ratten, som i 3-serien ALLTID har bestått av två orangebelysta mätartavlor, består nu bara av en skärm.

I standardutförande är skärmen, som kallas Live Cockpit, 5,7 tum stor men som tillval finns Live Cockpit Plus som ger en 12,3 tum stor skärm. Anpassningsmöjligheterna är inte lika stora som i Audis, Mercedes och Jaguars motsvarigheter. Här är man begränsad till att välja om kartbilden ska visas i mitten eller inte och färgerna byts från orange till rött eller blått när man byter körläge från comfort till sport och eco.

Mest svårsmält är kanske att BMW har vänt på varvräknaren som nu går moturs, helt och hållet av designmässiga skäl. Längst till vänster finns hastighetsmätaren som går medsols och längst till höger varvräknaren som går motsols. Mitt på instrumentpanelen sitter en 10,25 tum stor pekskärm, men lugn, det gamla iDrive-vredet finns kvar och kan styra alla funktioner i infotainmentsystemet.



Nya treans förarmiljö är snudd på kopierad- från nya X5. Instrumentklustret med 12,3-tumsskärm är tillval och ingår i ett paket som kostar 27 700 kr extra.

Man kan också vifta med fingrarna framför skärmen. Geststyrningen är uppdaterad och kan läsa fler rörelser, man kan till exempel byta låt genom att vifta med tummen åt höger. Tack vare den personliga assistenten kan jag sätta på musik i bilen bara genom att säga ”Hej Giulia, spela Michael Jackson”. Det fungerar smidigt, assistenten Giulia förstår vad jag säger, men tyvärr måste jag säga det på engelska. Svenska språket fungerar inte i 3-serien och för att kunna lyssna på musik på det här sättet måste man använda sig av någon av musiktjänsterna Napster eller Deezer. Det allra mest självklara alternativet Spotify finns ännu inte som app i bilen, till skillnad från i Volvo som ligger före och har lyckats bättre med appintegrationen.

Den på förhand mest intressanta nyheten är de nya stötdämparna. BMW kallar dem Lift Related Dampers och de bygger på en teknik som liknar den i nya Citroën Cactus. Det handlar i korthet om att dämpningen blir hårdare i ändlägena. Hos BMW fungerar det genom att pistongen som rör sig genom cylindern har två tätningar varav den yttersta är aningen mindre och tvingas in i en mindre kanal när slaget i dämparen blir tillräckligt stort.

I framhjulsupphängningarna används tekniken för att dämpa returen och baktill vänds de i stort sett upp och ner för att minska hårda kompressioner. På det här sättet ska man få en bil som är mjuk och bekväm över ojämnheter, men som samtidigt inte kränger i kurvorna. Det vill säga raka motsatsen till tidningens fotopickup Mitsubishi L200 som hickar till över minsta småsten men ändå kränger tungt i kurvorna.

Hur det här fungerar på vägen är svårt att säga. Alla 3-seriebilar får de nya dämparna som standard och den tio millimeter lägre M Sport-fjädringen arbetar enligt samma princip men med något hårdare sättning. Här vid provkörningen finns endast bilar utrustade med M Sport-fjädring, vilket gör bilen hård. Över Portugals knaggliga landsvägar studsar 3-serien betänkligt och bullret från de främre hjulhusen är i högsta laget på bilen som är utrustad med 19-tumsfälgar. När jag byter till en med 18-tums-fälgar och däck med högre profil blir ljudkomforten bättre, men inte stötkomforten. M Sport-fjädringen har verkligen fokus på sport. Den som vill kunna välja mellan komfort och sport får lägga 12 000 kronor extra för det adaptiva M Sport-chassit.

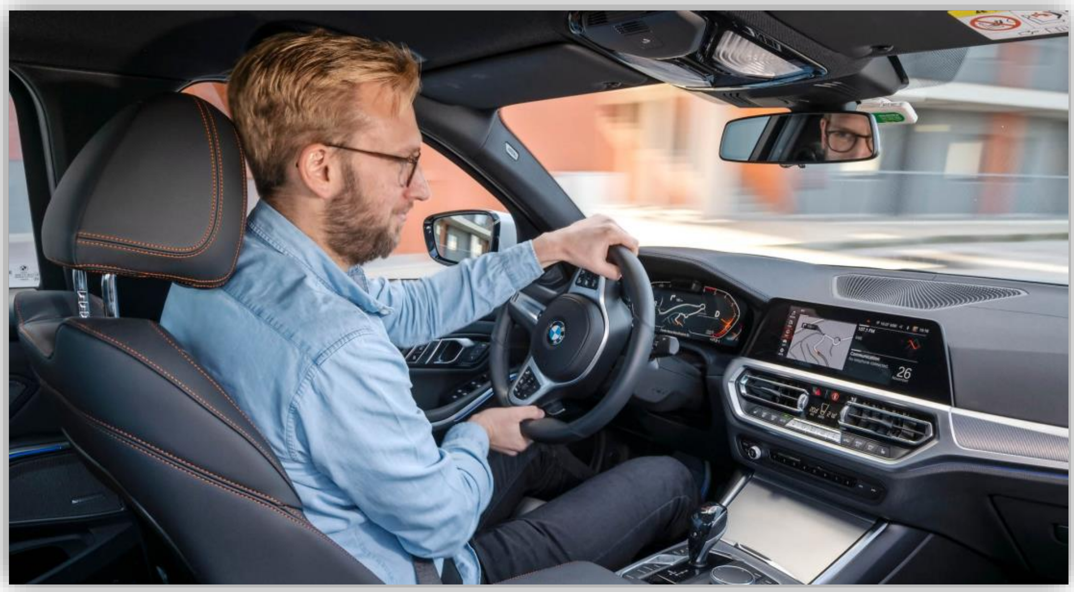


Baksätet är medelmåttigt för segmentet. Hyfsat ben- och huvudutrymme.

På motorsidan har det inte hänt mycket. Motorutbudet är i stort oförändrat och alla motorer har finslipats för högre effektivitet. 320d-motorn har till exempel uppdaterats med tvåstegsturbo i stället för, som tidigare, enstegsturbo men effekten och vridmomentet ligger kvar på 190 hk och 400 Nm. Den åttaväxlade automatlådan har fått lite tätare stegning på de lägre växlarna och fungerar som vanligt helt oklanderligt.

De största motornyheterna heter M340i som blir den första M Performance-modellen i 3-serieutbudet och hösten 2019 kommer nya laddhybriden 330e med elektrisk räckvidd på upp till sex mil.

Utöver ny inredning och nytänkande chassiteknik har BMW 3-serie uppdaterats med de moderna hjälpsystem som kan förväntas av en bil i den här storleks- och prisklassen. Mest påtaglig är dock den ompositionering BMW gör med 3-serie i och med det här generationsskiftet. BMW tycks söka sig tillbaka till sina rötter med en ny generation 3-serie som påminner mer om sina körglada föregångare E46 och E90 än den utgående F30-generationen. Se upp, Giulia!



Sjunde generationen 3-serie, med internkoden G20, är den roligaste 3-serien på länge.



Bagageutrymmet i sedanen är inte större än i utgående modell.
Tredelat baksäte är en praktisk detalj.

Tre frågor



Roberth Rothmiller – Project Manager Driving Dynamics.

Hur har ni tänkt kring de olika fjädringsalternativen till nya 3-serie?
– Efterfrågan på adaptiv stötdämpning är något lägre på 3-serien än på större och dyrare modeller och därför har vi det som tillval och inte en del av standardutrustningen. Våra Lift Related Dampers ger dock bra flexibilitet och finns i standard- och M Sport-utförande.
Är de mycket dyrare att bygga?
– Tillverkningskostnaden är bara något högre än för en konventionell dämpare, framför allt beroende på fler interna delar och en mer avancerad konstruktion. Alternativet luftfjädring behövs inte då vi inte tror att 3-serieförarna kommer att köra offroad och därmed inte behöver kunna höja bilen.
Är den nya dämpartekniken helt utvecklad av BMW?
– Nej, den ursprungliga idén togs fram av en underleverantör som jag inte kan säga namnet på än. Vi har samarbetat nära med dem och tagit fram den slutliga konstruktionen.



Njurarna är större än någonsin och har tjockare krominramning än någonsin. Den som inte gillar kromet får köpa M Sport-modellen med Shadow Line-paket som byter kromet mot svarta detaljer.

Motorer och priser

320d manuell 352 500 kronor.

320d automat 373 500 kronor.

320d xDrive 393 500 kronor.

330i 405 500 kronor.

Kommande motorer: 320i, 318d, 330d, 330e, M340i xDrive.

Det här är nytt!

Större och lättare
Nya 3-serie är något större än föregångaren, men upp till 55 kg lättare.

Digital
Mätarklustret framför ratten är numera helt digitalt.

Ny fjädring
Alla versioner av 3-serie har ny stötdämparteknik som kallas Lift Related Dampers.

Uppdateras via molnet
Nya 3-serien är ständigt uppkopplad mot internet och kan uppdateras utan att åka till verkstaden.



G20-generationen har vuxit rejält på längden men är ändå kortare än A4 och S60. Erik Wedberg däremot växer numera bara på bredden.

BMW 320d

Pris
352 500 kronor, säljs nu, första kundleverans mars 2019.

Motor
Diesel. Längsmonterad 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 16,5:1. Borrning/slag 90/84 mm, cylindervolym 1 995 cm3. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 4 000 r/min, max vridmoment 400 Nm mellan 1 750–2 500 r/min.

Kraftöverföring
Motor fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda, alt. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 5 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,4 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/60 R16.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 285, längd 471, bredd 183, höjd 144, spårvidd f/b 159/160. Markfrigång 14. Tjänstevikt 1 530, maxlast 610, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 40 liter (59 liter som tillval). Bagagevolym (VDA-liter) 480 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 7,1 s, toppfart 240 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,54 l/mil, landsväg 0,38 l/mil, blandad körning 0,44 l/mil. CO2 115 g/km.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 5 år.

Skatt 3 804 kronor per år de första tre åren, därefter 2 252 kronor per år.

Rivaler



Audi A4 40 TDI S tronic
En tyst och bekväm testvinnare med högt pris. 40 TDI innebär inte så stor motor som det låter, snarare 190 hk och 400 Nm.
Pris: 403 800 kronor.



Volvo S60 T5
S60 ska konkurrera med 3-serie, främst i USA, och kan inte fås med dieselmotor. Bensinaren T5 med 250 hk är instegsalternativ.
Pris: Ej fastställt.



GALLERI
BMW 3-serie 2019
144 bilder

4. Mercedes B 220 d

Oskar Krüger 6 januari 2019

Tredje generation Mercedes B-klass är här och vi befinner oss på sydligare bredd-grader, närmare bestämt på Mallorca, för att reda ut om Mercedes lyckats förbättra sin mindre mini-buss.



Vi tar oss an alla bilar vi provkör med samma engagemang, oavsett om det innebär att köra en Audi R8 på Ascari eller provköra nya Mercedes lite udda modell B-klass. Men det som inte går att sticka under stol med är att just B-klassen är den modell från Mercedes som i de flestas ögon är minst upphetsande. Dels är inte utseendet lika iögonfallande som många andra Mercedes, även om många designdrag är tagna från nya A-klass – en bil som enligt mig kvalar in som en av de bäst designade bilarna under 2018. Dels är köregenskaperna långt ifrån sportiga.

I pressmaterialet verkar Mercedes stolta över att körställningen är 90 mm högre än i A-klass. Något som understryker just den tesen. Men det gör inte B-klass dålig. Långt ifrån. Den svulstiga, högbyggda minibussliknande profilen ger gott om utrymme för både passagerare och bagage, även om bilen bara mäter 442 cm på längden.

Jag befinner mig på ön Mallorca där solen precis trängt igenom tjocka regnmoln som burit så mycket regn att det svämmat över både här men även på Spaniens fastland. Mercedes B-klass är som sagt inte märkets häftigaste modell men med AMG-Line och svarta fälgar med lågprofilsdäck ser den faktiskt tuff ut. Kontrasten mellan de svarta fälgarna och den klarvita lackeringen gör även den gott för bilens utseende.

I exemplaret jag kör sitter den kraftfullaste dieselmotorn, 220 d, som är den senaste i raden dieselmotorer från Mercedes. Motorvolymen är på 1 950 cm3 och inte 2 143 som föregångaren hade. Skillnaden mellan de bägge är stor då den nyare både är betydligt snålare men framför allt är gången mycket tystare. Något vi lärt oss från Mercedes E-klass som var först ut med den nya dieseln. I B-klass levereras dock ”bara” 190 hästkrafter och inte 194 som E 220 d har.



Minibuss-stuket har tonats ner men B-klass är alltjämt en praktisk bil.

Vad B-klass däremot är först med är en ny åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Tidigare i veckan satt jag för första gången i nya A-klassen. Till en början var jag både förvirrad och förgrymmad av det nya infotainmentsystemet som kallas MBUX. Det digitala mätarklustret är ihopsatt med den centralt placerade skärmen, bägge i stora dimensioner. Den centrala skärmen styrs antingen via en pekplatta på mittkonsolen eller via den högra av två touchknappar på ratten. Den vänstra knappen styr mätarklustret.

Visst låter det krångligt? Det är det också, till en början. Men efter tio minuters pillande märker jag hur logiskt systemen är uppbyggda och hur pass bra det fungerar. Men se till att ställa in allting innan du åker, för under färden är det svårt att styra systemen. Det går även att styra systemet med hjälp av röststyrning. Eller det ska gå, enligt Mercedes, för när jag provar är det väldigt få direktiv bilen förstår. Anledningen till att jag rabblar om systemen i nya A-klass är för att B-klassen finns med exakt samma system. De bägge delar även säkerhetssystem och design både in- och utvändigt.

Dieselmotorn drar igång efter ett tryck på startknappen precis till höger om, lite dold bakom, ratten. Precis som i E-klass är motorgången bra redan från start. Som på alla nya Mercedes väljs drivhåll genom rattväxel, givetvis då på de bilar med automatlåda. Eller dubbelkopplingslåda i fallet för B-klass.

Från huvudstaden Palma letar vi oss västerut för att åka på några av världens finaste vägar. De extremt kurviga vägarna passar bäst till en GTI-bil men de storslagna vyerna över kusten med berg och klippor som störtar ner i havet är lika njutbara i en minibussliknande skapelse. Styrningen är långt ifrån inspirerande och det är svårt att veta var jag har bilen. Den höga sittpositionen skänker snarare tankarna till Mercedes riktiga minibuss, V-klass, än den nära besläktade A-klassen. Jag petar i sportläget men upplevelsen blir bara värre då det enda det tillför är ett huvudvärksframkallande motorljud då växellådan lägger sig på lägre växlar och motorvarvet skjuter i höjden. Comfort-läget klickas tillbaka per omgående. I övrigt är inte den nya åttaväxlade dubbelkopplingslådan imponerande. Växlingarna är inte alltid sömlösa utan det känns mer som en vanlig automat.

På större vägar imponerar B-klass med en riktigt fin komfort. Fjädringen är mjuk och ljudnivån är låg. Jag sitter bra i stolarna även om jag helst hade velat ha något mindre svankstöd. Baksätet är nästan ännu bättre. Här är det rymligt åt alla håll, bra lårstöd och fötterna har gott om plats under stolen framför. Ryggstödet har en skön skålning som den delar med framstolarna.



Högt bagageutrymme och tredelat baksäte gör det lättlastat. 445-1 530 VDA-liter ryms.

Bagageutrymmet är inte enormt vilket beror på bilens längd. Faktum är att trots att bilen blivit större lastar den marginellt färre VDA-liter än föregångaren. Men det är högt i tak och med ett tredelat baksäte som standard är det dessutom flexibelt. Framöver blir det än mer flexibelt då det kommer ett skjutbart baksäte.

Mercedes B-klass försöker inte vara något den inte är. Det här är en rent praktisk familjebil. Körställningen är hög och vägegenskaperna är inte underhållande. Men B-klass är riktigt bra på nästan allt annat. Den är riktigt bekväm, den är smart och den är rymlig. Nya B-klass är en genomgående modern och bra bil som passar familjen som inte värdesätter köregenskaper före komfort och praktikalitet.



Den hajliknande fronten har tydligt inspirerats av bland andra A-klass och CLS.



Baksätet är rymligt. Bra takhöjd och benutrymmet likaså.



Nya tvålitersdieseln är bra i 220 d-utförandet,
men 180 spås bli bästsäljaren enligt Mercedes själva.

Tre frågor



Jörg Bartels – Chefsingenjör i kompaktsegmentet.

Mercedes har flest modeller av alla bilmärken, hur viktig är just B-klass?
– För oss är det en väldigt viktig modell. Den säljer bra och vi märker att vi har en större andel kvinnor som köper B-klass jämfört med våra övriga modeller. I Europa är 40 procent av köparna kvinnor, i Kina är det 50.
Vilka är målgruppen?
– Unga familjer över trettio och även äldre. Självklart vill vi även locka köpare under 30 men de har oftast inte råd med en Mercedes och då tror vi ändå att A-klass är ett intressantare alternativ.
Kommer B-klass med elektrifierad drivlina?
– Vi har inga speciella planer för B-klass men vi har ett uttalat mål att erbjuda elektrifiering i alla våra modeller 2020 (Inom elektrifierad drivlina räknar Mercedes in 48 Volt-system).

Det här är nytt!

Motor B-klass tar del av märkets senaste motorer. Däribland den nya dieselmotorn som finns bland annat i GLC och E-klass.

Växellåda Som första Mercedes får B-klass en åttaväxlad dubbelkopplingslåda. Infotainment. Det senaste inom infotainment, MBUX, finns att få i nya B-klass.

Större Nya B-klass är 26 mm längre, 10 mm bredare men 4 mm lägre än föregångaren.

Mercedes B 220 d

Pris 345 900 kr, säljs nu, första kundleverans februari 2019.

Motor Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Turbo. Kompression 15,5:1. Borrning/slag 82,0/92,3 mm, cylindervolym 1 950 cm3. Max effekt 190 hk (140 kW) vid 3 800 r/min, max vridmoment 400 Nm vid 1 600-2 600 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad dubbelkopplingslåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående länkarm och 3 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning Elservo. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum, däck 205/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 273, längd 442, bredd 180, höjd 157, spårvidd f/b 157/157. Markfrigång 10,9 (vid maxlast). Tjänstevikt 1 545, maxlast 535, max släpvagnsvikt 1 800. Tank 43 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 445-1 530 liter.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 7,2 s, toppfart 234 km/h.

Bränsleförbrukning (NEDC)
Blandad körning 0,44 l/mil. CO2 116 g/km.

Bränsleförbrukning (WLTP)
Ingen uppgift.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd upp till 30 år, lack 2 år.

Skatt
3 900 kronor per år de första tre åren.

Rivaler



BMW 220d Active Tourer

Active Tourer är sju cm kortare men BMW har även större Gran Tourer. Finns med awd och även som laddhybrid. B-klass kommer med awd i maj men någon laddhybrid talas det inte om.

Pris: 332 000 kronor.



Volkswagen Touran 2,0 TDI 184

Starka dieseln går endast att få med GT-utrustning vilket gör Touran dyr. Är tolv cm längre och en mer renodlad minibuss än B-klass.

Pris: 437 900 kronor.



GALLERI

Mercedes B-klass 2019

51 bilder

5. Prov: Seat Tarraco är märkets nya familjesuv – till bra pris

Tobias Mersinger, 2019-01-07, 14:53

Tarraco är Seats största suv och den bygger på samma plattform som VW Tiguan Allspace och Skoda Kodiaq. Hur står sig den högbyggda sjusitsaren i den allt tuffare konkurrensen? Vi provkör.



Tarraco. Ett märkligt namn för Seats nykomling kan tyckas. Namnet är resultatet av en internetenkät, där 140.000 personer fick välja mellan fyra olika förslag. Det vinnande alternativet Tarraco är helt enkelt det katalanska uttrycket för den spanska staden Tarragona. Där fick vi svar på det, även om ingen ens undrade.

Tarraco bygger på Volkswagens MQB-A-plattform men delar inte bara tekniken med Volkswagens systerbil utan även produktionsorten: Både Tiguan Allspace och Tarraco lämnar produktionsbandet i Wolfsburg. Med sin längd på 4,73 meter är dock spanjoren den längsta bilen i syskonskaran.

Exteriörens formspråk skvallrar om Seats framtida design. Fronten får en sexkantig grill med en bred kromad ram och en del kromade detaljer. LED-strålkastare är standard och påminner i sin form om Seat Ateca, men får en alldeles egen prägel på ljussättningen. Den nedre delen av fronten präglas av en mycket frikostig användning av grå plast som fortsätter att löpa runt karossen.

Tveklöst ett designknep för att visa att bilen är skapad för alla underlag, men man kan inte låta bli att misstänka att kostnadskalkylen har spelat en betydande roll i formgivningen här.

Sin lyckade och särpräglade design till trots, krävs dock endast en blick på bilens sida för att uppmärksamma släktskapet med Tiguan Allspace. Fönsterlinjen, taklinjen och även vecket i dörrsidorna är i det närmaste identiska med systerbilen. Baktill hittar vi LED-lysen som binds samman snyggt med hjälp av en röd plastlist. Tyvärr är listen endast dekorativ och inte av aktiv LED-typ.



Bekant förarmiljö med digital instrumentering som bidrar till en modern känsla.

Det är dock inte bara exteriören som känns ny och fräsch utan även invändigt går Seat nya vägar med Tarraco. I testbilen sitter vi på välstoppade och bekväma stolar klädda i en förvånansvärt läcker kombination av svart tygklädsel och brun Alcantara och låter ögonen vila på urläckra dekorpaneler av fuskträ. Så har man aldrig sett en Seat förut!

Dörrsidorna är klädda i tyg, men resten av bilen är däremot draperad i en myriad av läderimitation och mjuka, läderliknande plastpaneler. Trevligt, men så sitter vi ju självklart i toppmodellen Xcellence, som kostar nästan exakt 100.000 kronor mer än instegsmodellen!

I spanjoren letar man förgäves efter analoga mätare, och får hålla tillgodo med ett drygt tio tum stort digitalt kombiinstrument framför ratten. Infotainmentsystemets skärm är inte längre integrerad i mittkonsolen utan fristående och högt placerad ovanför denna. Man styr systemets funktioner antingen genom att peta på skärmen eller, glädjande nog, med hjälp av två konventionella vred. Menystrukturen är lättöverskådlig och reaktionssnabb, men lite väl simpel. Något som inte riktigt passar ihop med bilens annars så höga kvalitetsintryck.

Att framsätena är komfortabla med precis lagom mycket stoppning har vi ju redan konstaterat, men även baksätets komfort är svårslagen. Endast baksätespassagerare över 180 cm får problem i huvudhöjd.

Testbilen är utrustad med en tredje sätesrad som dock i sanningens namn endast borde kallas för nödsäte. En vuxen får klaustrofobiska anfall på mindre än fem minuter, men utrymmet är klart godkänt för att skjutsa ungarnas kompisar till fotbollsträningen.

Bagageutrymmet i den femsitsiga versionen sväljer normalt 760 liter bagage, med fällt baksäte ökar lastvolymen till hela 1.920 liter. Väljer man den sjusitsiga versionen (7.100 kronor) krymper bagageutrymmet till 700 liter jämnt. Lastvolymen med fällt baksäte är dock oförändrad jämfört med den femsitsiga versionen. Låter inte så illa, eller?



Baksätet är slösande rymligt, speciellt i längsled, vilket gör Tarraco till en ypperlig familjebil.

Tänker du på en semesterfärd med sju passagerare och allt deras bagage? Då får du nog köpa ett släp tyvärr, eftersom lastvolymen krymper till närmast obefintliga 230 liter med den tredje sätesraden uppfälld. I jämförelse är en Smart Fortwo nästan en storlastare med sina 260 liter lastvolym!

I syskonskaran vill spanjoren vara det sportiga alternativet. Jämfört med VW Tiguan och Skoda Kodiaq är styrningen mer direkt och ger bra återkoppling till föraren. Tack vare den fina fyrhjulsdriften, som inte bara är ställbar utan även uppvaktar med Hill Descent-funktion och överslagsskydd, piskar storsuven rätt imponerande genom kurvorna även om bilen inte kan mäta sig med Porsche Cayennes lätthet. Men då pratar vi också en helt annan prisklass.

Seat Tarracos styrka är dess fina balans. Det adaptiva chassit (7.100 kronor) har en fast avstämning utan att vara obekvämt och stötigt och håller bilen säker och neutral i alla lägen och hastigheterna. Körprogrammen hade dock mått bättre av en större differentiering. Visst påverkas fjädringen och gasresponsen, men det är endast styrningen som verkligen stramas åt märkbart i sportläget.

Även samspelet mellan den sjuväxlade dubbelkopplingslådan och dieselmotorn lämnar utrymme för förbättring: motorns potential dämpas kännbart av lådan, trots absolut tillräckliga kraftresurser på 190 hk och 400 Nm.

Har man bråttom och stampar på gasen händer inte så vansinnigt mycket till att börja med. Först efter en kort stund bestämmer sig spanjoren för att katapultera samtliga 1.816 kilogram mot horisonten och avverkar då den klassiska sprinten på åtta sekunder blankt och vidare till 210 km/h.



Utrymmet på den bakersta sätesraden är kraftigt begränsat, men det är trevligt att 7-sitsmöjligheten finns.

Allt detta vid en förbrukning på 7,6 l/100 km (5,6 l/100 km enligt tillverkaren), förutsatt att man inte trycker pedalen i golvet vid varje korsning. Efter att ha kört samtliga motoriseringar kommer det dock lite som en chock att den skönaste och lenaste körkomforten erbjuds av instegsmodellen med trepipig bensinspis.

Seats största modell kommer i endast två utrustningsnivåer: Style och Xcellence. Instegsmodellen Style finns bara tillgänglig i kombination med de svagare motorerna. Här har man valet mellan en 1,5-liters trecylindrig maskin (150 hk, 250 Nm) med manuell växellåda och en tvåliters turbodiesel (150 hk, 340 Nm) med antingen manuell låda eller en sjuväxlad DSG-låda kombinerad med fyrhjulsdrift. Optiskt skiljer avsaknaden av kromade detaljer och 17-tums-fälgar instegsmodellen från Xcellence-versionen.

Toppmodellen kan endast beställas tillsammans med denna tvåliters turbodiesel på 190 hk/400 Nm. Fyrhjulsdrift och den sjuväxlade DSG-lådan är standard, precis som Style-paketet som innehåller kromade exteriördetaljer.

Bilen står på 19-tumsfälgar, men kan mot pristillägg (6.100 kronor) uppgraderas med 20-tums-hjul. Även den tjusiga tyg/Alcantara-kombinationen som är betydligt snyggare än skinnklädseln ingår i Xcellence. Det adaptiva chassit är tillval för 7.100 kronor men kan inte beställas till Style-versionen.

Assistanssystem som filhållning och Front Assist med City-nödbroms ingår i grundpriset. Front Assist känner även igen fotgängare samt cyklister. Mot pristillägg (6.100 kronor) kan man utöka säkerhetssystemen med adaptiv farthållare, helljusassistans, dödavinkelnvarnare och urstigningsvarning. Även parkeringsassistans och Keyless Go-funktioner finns på tillvalslistan.

Bilen är redan nu konfigurerbar och priserna för Style-versionen med 150-hästars bensinmotor och manuell låda börjar på 264.900 kronor. Dieselalternativet med manuell låda betingar ett pristillägg på 20.000 kronor. Vill man dessutom ha fyrhjulsdrift och DSG-lådan får man skiljas från minst 324.900 riksdaler.



Återhållsam karossdesign, inte helt utan elegans.

Den stora dieseln tillsammans med Xcellenceutrustningen kostar 40.000 kronor till. Men då får man större fälgar, snyggare kromdetaljer och en läcker interiör. De första bilarna kommer att levereras under våren 2019.

Med Tarraco har koncernbröderna Tiguan Allspace och Skoda Kodiaq fått en tuff nöt att knäcka. Spanjoren håller hög kvalitet kombinerat med en särpräglad design. Man sitter fantastiskt och även om huvudutrymmet bak är begränsat är benutrymmet gigantiskt. Tillsammans med en hel del säkerhetsutrustning är Tarraco absolut en utmanare att räkna med!

SEAT TARRACO 2,0 TDI 190

TEKNISKA DATA

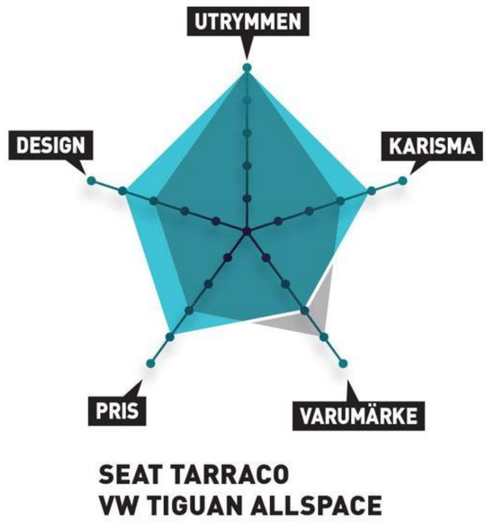
MOTOR: R4, turbo, diesel, 1 968 cm^3, 190 hk vid 3 500 r/min, 400 Nm vid 1 750 r/min, 7-växlad DSG-låda, fyrhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 735/1 839/ 1 658 mm. Axelavstånd 2 790 mm. Tjänstevikt 1 861 kg (testbilens vikt), bagagevolym 760–1 920 liter.

PRESTANDA: 0–100 km/h 8,0 sek, toppfart 210 km/h. Förbrukning 5,6 l/100 km. CO_2 147 g/km.

PRIS: Från 364 900:–.

PERSONLIGHET



SUMMERING

PLUS: Trevlig design, stora utrymmen, konkurrenskraftigt pris, mycket bra kvalitetsintryck.

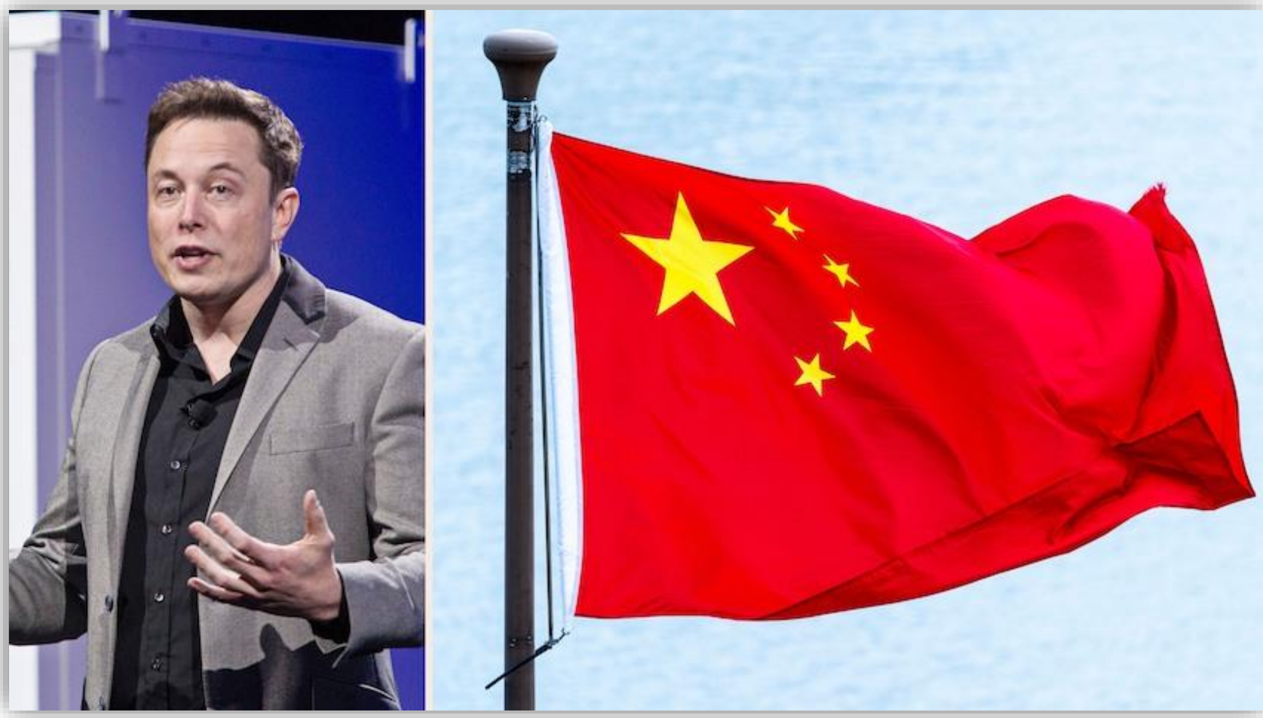
MINUS: Begränsat huvudutrymme bak, tredje sätesraden är alldeles för liten, trött växellåda.

DiGITAL

6. Tesla bryter mark på första fabriken utanför USA

Felicia Åkerman måndag 7 januari 2019 kl. 08:02

Grundaren och vd:n Elon Musk bekräftade på måndagsmorgonen att byggnationen av Teslas nya fabrik utanför Shanghai nu inleds. Det blir elbilstillverkarens första fabrik utanför USA.



Teslas grundare och vd Elon Musk.

Beskedet kom via Twitter där Elon Musk också uppger att fabriken kommer att producera billigare versioner av Tesla Model 3 och Model Y för den kinesiska marknaden.

Fabriken är beräknad att stå klar till sommaren och produktionen ska vara igång innan årsskiftet, enligt Musk.

Det stämmer med uppgifter i en rapport från kinesiska myndigheter som tv-kanalen CNBC tagit del av – där produktionen väntas starta delvis under andra halvan av nästa år.

Läs mer: **Tesla levererade 90 000 bilar – aktien föll**

Tesla är ett av de bolag som påverkas av handelskriget mellan Kina och USA. Bolaget möts också av allt hårdare konkurrens från lokala elbilstillverkare.

Under hösten meddelade elbilstillverkaren att priserna för Model X och Model S sänks med mellan 12 och 26 procent i Kina. Det kom bara månader efter att priserna på båda modellerna höjts med en dryg femtedel för att kompensera för nya biltullar eftersom Tesla hittills saknat lokal produktion i Kina.

Läs mer: **Löftet från Musk: Tesla ska täcka hela Europa**

auto motor & sport

7. Så lyser du upp vintermörkret – välj rätt strålkastare och glödlampor

Pär Brandt

2018-12-17, 14:22, uppdaterad 2019-01-06, 13:13

Vi guidar dig rätt till en upplyst färd och testar den bästa ljustekniken. Och räkna inte ut halogenlamporna – de kan vara riktigt bra.



Avancerad teknik innebär inte per automatik att ljuset blir perfekt, visar vårt test.

Testa extraljus är något som vi gjort under nästan 15 år. Här på auto motor & sport har vi även satt betyg på strålkastare och jämfört olika originalljus.

Orsaken till denna flit är givetvis enkel: vi lever i ett land där det under vinterhalvåret (nästan) bara bjuds på mörker. För att färdas tryggt behövs bra ljus, inte minst för att kunna undvika viltolyckor.

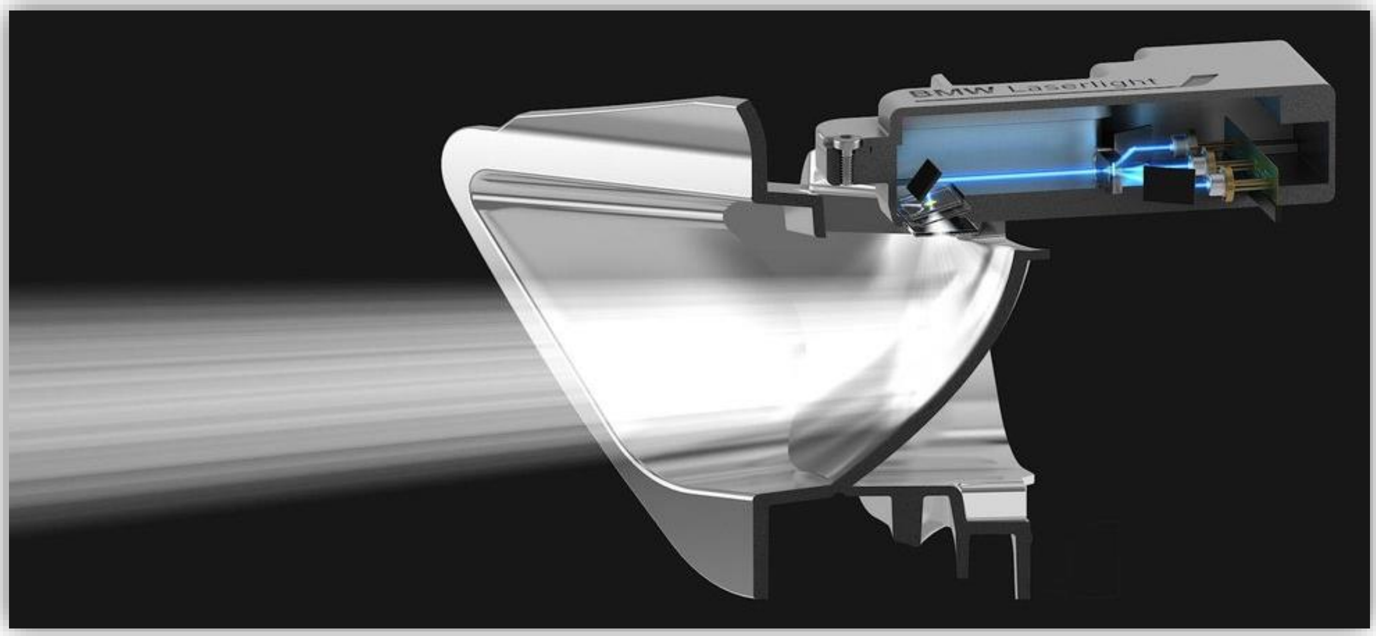
Men den nordiska verkligheten är inget prioriterat område för alla biltillverkare. Genom åren har vi mätt häpnadsväckande dåliga strålkastare med både halvljus och framför allt helljus som inte alls håller måttet.

Trevligt nog har den tekniska utvecklingen varit snabb och positiv. Starkt xenonljus var för några decennier sedan något man bara hittade på exklusiva modeller. Nu finns xenonljus som tillval eller standard, i alla prisklasser.

De energisnåla och små lysdioderna, LED-tekniken, har de senaste decenniet skapat nya möjligheter att konstruera "smarta" strålkastare med helt nya funktioner. LED-tekniken är också dominerande i bromsljus, blinkers och varselljus.

I en bra konstruktion, där värmen kyls bort effektivt, uppvisar LED en mycket lång livslängd. Dock är LED-ljus som regel integrerade i en större komponent, varför det ofta kan bli dyrt att byta om en eller ett par lampor gått sönder.

Och i sammanhanget ska vi inte räkna ut de konventionella halogenlamporna. Med en bra reflektor går det att skapa en både snygg och stark ljusbild till ett förhållandevis lågt pris.



Både BMW och Audi använder sig av laserteknik för att få riktigt lång räckvidd i sina mest påkostade strålkastare. Men vårt testlag var inte så imponerade av laserljuset.

I vårt senaste test "Så bra är bilarnas strålkastare – LED mot halogen" testar vi nio olika bilar som valt olika tekniska lösningar för sina strålkastare. Bilarna i testet är följande:

• **Volvo XC60**	(full-LED)
• **DS 7 Crossback**	(full-LED)
• **Citroën C3**	(halogen)
• **Dacia Duster**	(halogen)
• **Volkswagen Polo**	(enkel-LED)
• **Mazda CX-3**	(enkel-LED)
• **BMW 7-serie**	(adaptiva strålkastare)
• **Mercedes-Maybach S-klass**	(adaptiva strålkastare)
• **Audi A8**	(adaptiva strålkastare)

De tre sista bilmodellerna i listan använder sin respektive spjutspetsteknik för att skapa en bra och intelligent ljusbild som varierar beroende på förhållande och mötande trafik.

Men även om ljusbilden är smart är den ingalunda utan invändningar, tvärtom kan den invagga föraren i tron att mötande aldrig blir bländade – vilket de ibland blir.

Samtidigt kan vi inte undvika att bli imponerade över funktionerna i Mercedes"Digital Light". En högupplöst projektor kan skapa olika ljusbilder och även visa information eller guida föraren med hjälp av bilder som projiceras i vägbanan.

Vårt test "Så bra är bilarnas strålkastare – LED mot halogen" visar också att halogenljus inte ska räknas ut, ännu. Med halogenstrålkastare finns det också möjlighet att välja en högpresterande glödlampa, något som vi testat i artikeln "Test av 21 H4 och H7 glödlampor: Köp mer ljus till bättre pris."

I testet av glödlampor var det några av de högpresterande H4-lamporna som utmärkte sig med mycket bra ljus. Och precis som vi misstänkte är det många "no-name" glödlampor som lockar med lågt pris men ger riktigt usla ljusvärden.



Det här ser kanske ut som photoshop, men Mercedes kan faktiskt projicera ljusbilder ner i vägbanan, som meddelande eller guide till föraren. Eller bara på skoj, som vi gjorde.



Vårt test av halogenglödlampor, H4 och H7, visar på stora skillnader. Grundtipset är att välja glödlampa från någon av de stora, kända tillverkarna.

8. Volvo-bygget gjorde Mathias känd

Redaktören bytbil

2019-01-04

"Jag har lagt väldigt många timmar i garaget"



Han skapade V8-Volvon som fick amerikanska biltidningar att jubla.

”Men vem är svensken?” undrade alla.
– Jag har hållit på med bilar så länge jag kan minnas, säger Mathias Andersson från Landvetter.
Youtube-användaren Mathias Anderssons läckert oranga Volvo 242 med en small block Chevy 409 V8-motor på 600 hästkrafter har uppmärksammats av amerikanska tidningar.
Framför allt är det ljudet som jänkarna går igång på. Mathias har installerat ett öppet special-insug som gör att motorn låter helt underbart.
Men Mathias är en okänd 24-åring som hittills inte pratat om sitt hantverk i media. Förrän BytBil fick tag på honom:
– Ja, det blev en väldig uppmärksamhet efter Youtube-filmen. Men jag har lagt ner många timmar och mycket pengar på att få bilen som jag vill ha den.
Mathias berättar att han ärvt intresset från sin pappa, som äger en Camaro -67:
– En riktig banracer, som pappa har skruvat på så länge jag kan minnas. Jag hängde med i garaget när jag var väldigt ung och började snabbt hålla på med bilar.



Och det är en sak som gäller i familjen: banracing.

Även Mathias bror äger en amerikansk muskelbil, en Pontiac LeMans -69 med LS-maskin.

– Mitt mål är att skaffa en muskelbil, som en Camaro eller Mustang. Men eftersom jag inte hade råd så köpte jag mig en Volvo 242 istället. Och den blev så bra att jag blev fäst vid den.

– Jag började för fem år sen och köpte karossen helt tom, den var bara ett skal. Jag fick köpa en donatorbil och pussla ihop saker bit för bit. Jag hade en B230-motor med 16-ventilstopp på och sen köpte jag ett block och monterade på toppen.

– Jag körde med den motorn ett par år, men sen kom V8-suget då kände jag att det var dags att byta upp mig i effekt. Jag gillar sugmaskiner och ljudet som kommer ur dom. Så jag började bygga V8:an för att se hur långt jag kunde gå.

Har du koll på alla timmar du lagt på bilen?

– Nej, det är svårt när man bygger som jag, att plocka ner vissa delar på vintern och sätta ihop dom igen och börjat om med motorer. Jag har lagt MÅNGA timmar varje vinter.

Hur mycket pengar har du satsat?

– Vill man ha koll på det? Man börjar mest sucka då. Det här är ju mitt liv.

Vad säger pappa då?

– Jo, han är nöjd och tycker att bilen är jättefräck. Den får uppmärksamhet när man är ute och åker. Folk hör en muskelbil, vänder sig om och ser en Volvo…då blir de förvånade.

– Jag, pappa och brorsan åker ofta med våra bilar. När brorsans Pontic LeMans -69 med LS-maskin körde på Mantorp 2017 blev det lite uppståndelse över en jänkare som tog kurvor.

I sommar kommer många att kunna se Mathias Volvo på nära håll.

– Ja, vi ska nog köra banracing med den. Men jag har många timmars pysslande i garaget innan dess, säger Mathias.

9. På patrull!

Fredrik Nyblad

2019-01-06, 8:00

Årets Klassiker 2019?

Här är kandidat nummer nio: Saab 96 Monte Carlo 850.



Inte mindre än 500 stycken Saab 96 utlånade av Saab-Ana till Motormännen patrullerade de svenska vägarna dagarna runt högertrafikomläggningen 1967. Bilarna var noga uppmärkta, texten M-patrull skulle ses från alla håll. Patrullernas uppgift var att upptäcka platser där inte allt fungerade efter omläggningen och svara på frågor från trafikanter.

En M-patrullbil borde återskapas lagom till 50-årsjubileet av omläggningen den tredje september 2017 tyckte Ulf Lindman. Han tog sin Saab 96 Monte Carlo och utrustade den för att se ut som en M-patrullbil!

Ulfs bil började sitt liv som en tvåtaktare, men snart efter att den tillverkats presenterades V4-motorn. Det gjorde den svårsåld och först i september 1967 fick den sin förste ägare. Ganska snart byttes motorn mot en 1700-kubikare från Ford.

Sedan 1980 sitter en vanlig V4 i bilen. Ulfs Saab är omlackerad för sex år sedan och den vackra Monte Carlo-inredningen är i nyskick trots att bilen aldrig har helrenoverats.

Klassiker

10. Grattis Zündapp Janus!

Carl Legelius 11 januari 2009

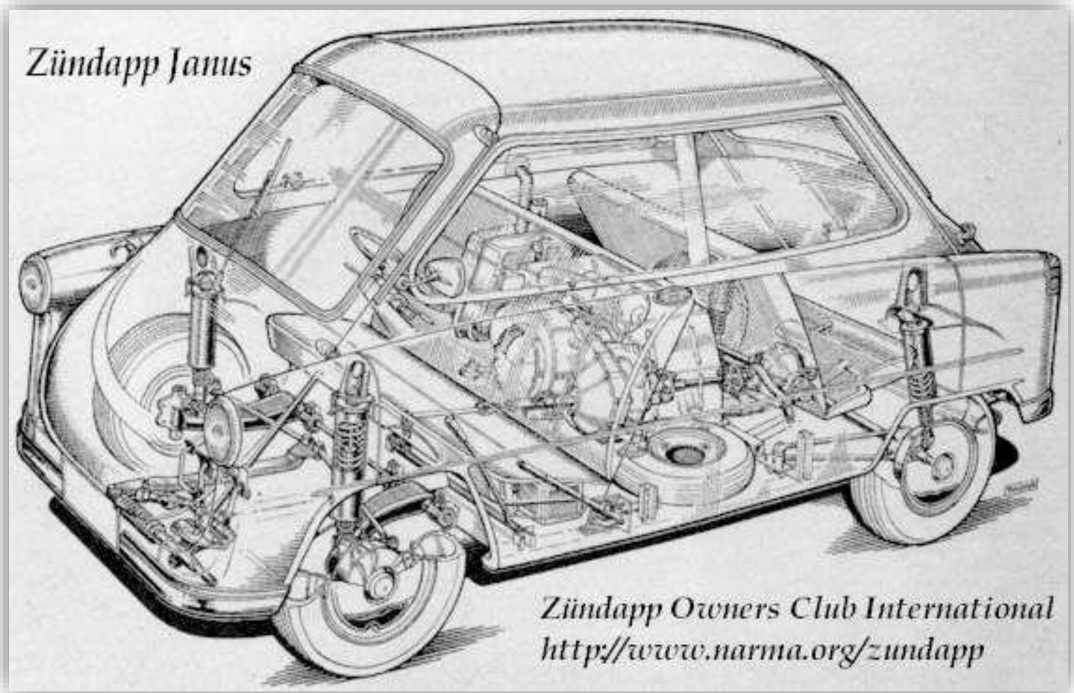
I dag den 11 januari då Jan och Jannike har namnsdag firar vi Janus!



Den romerska guden Janus hade två ansikten, därför var namnet mycket väl valt till Zündapps 1950-talsförsök att ta sig in på personbilsmarknaden. Från början var den dock tänkt att kallas dos à dos, rygg mot rygg.

Janus var från början konstruerad av flygfolk hos Dornier och en provkarta på udda lösningar. De åkande satt med ryggen mot varandra och hade varsin dörr i front respektive akter att ta sig in och ut genom. Den encylindriga tvåtaktsmotorn satt i mitten av fordonet.

Knappt 7 000 exemplar byggdes 1957-58 och Zündapp vågade sig aldrig på personbilsmarknaden igen.



Janus var bara 289 cm lång men en uppvisning i rymlighet.



FILM: ***https://youtu.be/OJz3NnzelAI***

HÖGSTA VÄXELN

11. Framhjulsdriven formelbil

Gustaf Gripenlöf Karlberg

25 december 2018

Kan väl bara vara SAAB?



FILM: ***https://youtu.be/WIkZIGVfpks***

Redan i slutet av 50-talet var grundreceptet för formelbilar ganska väletablerat. Motorn ska för bästa viktfördelning sitta mellan hjulaxlarna – helst bakom föraren – och driva bakhjulen. På Saab var man däremot vana att gå sin egen väg. När grabbarna i Trollhättan skulle bygga formelbil valde man därför att på äkta Saab-manér skicka kraften genom framhjulen. Viktfördelningen blev självklart värre än på en halvsjunken Titanic.

Serien bilen konstruerades för hette Formula Junior och var en populär instegsklass till racingvärlden i början av 60-talet. För att hålla kostnaderna nere var motorerna trimmade versioner av standardbils-diton och serien kom sedermera att domineras av kända formel-1 team som Cooper och Lotus.

Anledningen till att Saab gav sig in i leken var främst ur utvecklingssyfte. Saab 96 hade precis lanserats med en ny motor på 850cc och man ville ha en enkel och billig testplattform för pre-standautveckling. Man ville dessutom påvisa att framhjulsdriften som visat sig så framgångsrik i rally-svängen minsann även var överlägsen för bankörning – jag tror inte man övertygade så många. Man nådde inte heller några större framgångar.

Att drivningen gick till framhjulen var dock inte nödvändigtvis det stora problemet. Eftersom bilen mekaniskt sett var baserad på Saab 96 var man tvungen att hänga motorn framför framaxeln. Detta ledde till en viktfördelning på katastrofala 70/30 – alltså låg 70 procent av bilens vikt över framhjulen. Detta är nästan så långt ifrån den optimala viktfördelningen 50/50 man kan komma.

Hur bra köregenskaperna blev med denna aviga viktfördelning kan ni själva avgöra från videon nedan. Bilens konstruktion med självbärande kaross var dock revolutionerande och imponerade på en viss Colin Chapman från Lotus, som två år senare lanserade en egen bil byggd med samma metod.

Man kan i sitt stilla sinne undra hur det hade gått om Saab bara flyttat sin lätta, kompakta, drivline-kombo till bakaxeln istället. Då skulle man haft en revolutionerade mittmotorbil med självbärande kaross. Hade detta kanske till och med varit början till en svensk framgångssaga inom formelbils-världen? Troligtvis inte – men man kan ju drömma.

KÄLLASaab Veteranerna Trollhättan



Gustaf Gripenlöf Karlberg

Färskt tillskott på redaktionen. Har lätt för att köpa och svårt för att sälja bilar. Tenderar därför ha fler än vad som är ekonomiskt försvarbart. Samlingen består för tillfället av en Saab 96 V4 från 74 och en Jaguar XJ6 från 94.

12. Världens snabbaste biltvätt utförd av 94-åring

Pär Brandt

2015-01-15, 14:32, uppdaterad 2019-01-02, 11:25

På väg in i biltvätten tar den 94-åriga föraren fel på broms- och gaspedal. Det blir full fart rakt genom tvätten och stopp först vid en mur på andra sidan. Ingen person skadades allvarligt men reparationerna av biltvätten gick på 800.000 kronor.



FILM: ***https://youtu.be/q7NxL4Il_vI***

I USA är det tyvärr inte ovanligt med trafikolyckor där föraren tar fel på broms- och gaspedal. Förvåningen över att "bromsen" inte fungerar och bilen skenar innebär ofta att föraren trycker gaspedalen i botten – med katastrofala resultat som följd.

Filmen ovan är hämtad från övervakningskameror vid en "Quick Quack Car Wash" i Sacramento, USA. Stationschefen Mitch Shiveley var smart nog att inse reklamvärdet och publicerade hela händelseförloppet på YouTube. Lyckligtvis blev ingen allvarligt skadad i olyckan men skadorna blev omfattande och tog ett par dagar att reparera.

Det kunde dock gått betydligt värre, som vi ser på slutet av filmen har en kvinnlig bilägare precis avslutat sin dammsugning och kör undan sin bil från baksidan av tvätten med bara några sekunders marginal. Enligt Mitch Shiveley höll den 94-åriga mannen en hastighet av cirka 60 km/h genom biltvätten.

"Maskiner kan repareras," sa Mitch Shiveley till nyhetsbyrån Fox, "det finns försäkringar för sånt. Det viktiga är att ingen kom till skada."

13. Fredagsfilmen: Njut av en 2 500 hk stark Hemi-V8 i en Toyota ”Wasabi” Supra

Pär Brandt, 2019-01-04, 15:38

En V8:a är kanske inte det man förväntar sig i en Supra. Men vi förlåter allt efter att ha lyssnat på helvetiska vrålet. Skruva upp ljudet!



Det är svårt att tycka illa om en V8-motor med raka rör och eldsflammor

***FILM*: https://youtu.be/aZAGzrtnZtk**

I dessa tider pratas det mycket om elbilar. Tesla Roadster II visar att vi inte behöver sakna prestanda, men det finns en överlägsen egenskap hos förbränningsmotorer: ljudet!

Den här turbomatade V8-motorn på 526 kubiktum (8,6 liter) är byggd för dragracing av Arrow Machine och uppges ge 2.500 hk.

Toyotan Mk4:an är ett projekt hos ProSpeed Autosports och går under smeknamnet "Wasabi Supra". Och det är onekligen ett vasst motorljud, inte ens kameran kan stå still när V8:an ryter till.



Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm



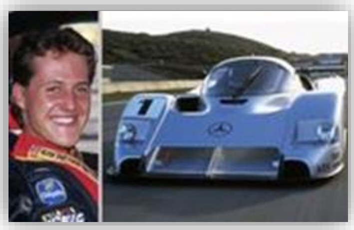
Nio bilar med extremt stora motorer – skruva upp ljudet och njut



Subarus boxerfyra låter som inget annat – här är förklaringen till motorljudet



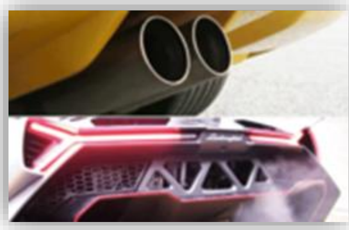
Här är F1-motorerna du aldrig får höra igen



Mercedes Sauber C291 1991 – misslyckad men med underbar V12-sång



Stora motorer som startar – finns det något bättre? Lyssna, titta och njut!



Lyssna: Världens fetaste V12-motorer

Klassiker

14. Bilskolan för barn 1957

Mårten Carlsson, 2019-01-07, 15:35

Här lärde man ut trafikvett till barn, genom att låta dom köra riktiga bilar!



FILM: *https://youtu.be/yJuDRcCx-Fc*

SLUT